

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część XXIX. — Wydana i rozesłana dnia 16 czerwca 1874.

84.

Ustawa z dnia 19 maja 1874,

tycząca się częściowej zmiany i uzupełnienia umowy z uprzyw. spółką kolei południowej z dnia 13 kwietnia 1867 (Dz. u. p. Nr. 69).

Za zgodą obu Izb Rady państwa postanowiliem i stanowię co następuje:

Artykuł I.

Upoważnia się Rząd do zawarcia z uprzyw. spółką kolei południowej załączonego tutaj kontraktu, mającego na celu częściową zmianę i uzupełnienie umowy z dnia 13 kwietnia 1867, między ministerstwami skarbu i handlu i naminioną spółką zawartej a tyczącej się budowy portu w Tryeście i budowy kolei żelaznych tamże wzmiankowanych.

Artykuł II.

Wykonanie ustawy niniejszej porucza się ministrom handlu i skarbu.

Budapeszt, dnia 19 maja 1874.

(L. S.) Franciszek Józef r. w.

Auersperg r. w.

Banhans r. w.

Pretis r. w.

Kontrakt,

który na mocy ustawy z dnia

między e. k. ministerstwami skarbu i handlu w imieniu administracji państwa z jednej a e. k. uprzyw. spółką kolei południowej z drugiej strony w celu częściowej zmiany i uzupełnienia umowy z dnia 13 kwietnia 1867, Dz. u. p. Nr. 69 został zawarty pod następującymi warunkami:

§. 1.

Spółka kolei południowej, która w artykule 6 umowy z dnia 13 kwietnia 1867, zrzekła się przyznanego sobie w §§. 23 i 24 dokumentu koncesji z dnia

23 września 1858 prawa pierwszeństwa do objęcia budowy kolej z pewnego punktu kolej nastepcy tronu Rudolfa do Gorycy lub do Tryestu albo do innego nad morzem położonego punktu, jakoteż kolej, prowadzącej z pewnego punktu linii tyrolskiej ku Vorarlbergowi albo ku granicy bawarskiej, zrzeka się takowegó na następne lat siedm, licząc od dnia 1 stycznia 1874.

§. 2.

Termin dokończenia budowy portu w Tryeście przedłuża się aż do 31 grudnia 1878.

Postanowienia jednak, tyczace się zapłaty ryczałtowego w sumie $13\frac{1}{2}$, milionów na budowę portu tryestyńskiego, w umowie z dnia 13 kwietnia 1867, zamieszczone, pozostają w mocy obowiązującej.

Ale jeżeli dalszy postęp budowy portu znów się opóźni, a administracya państwa nie uzna zwłoki za usprawiedliwoną rodzajem budowy lub innemi nadzwyczajnemi okolicznościami, administracya państwa ma prawo wstrzymać wyplate rat kontraktowych na tak długo, aż dopóki termin nie będzie dośignionym.

§. 3.

Kwota 150.000 zł. o której zmniejszą się koszta budowy w skutek zarządzonego skrócenia grobli (molo) IV, potrącona będzie z ostatniej raty rocznej, płatnej 1 lipca 1878.

§. 4.

Głębokość wody bezpośrednio przy podmorskim murze głązowym grobli, nadbrzeży i wewnętrznej strony tamy portowej, tudzież nad wystającą koroną nasypiska kamieni znajdującego się pod spodem, ma wynosić sześć metrów, ale wzrastać w stosunku do projektowanego skosu tego narzutu kamieni, i to tak, aby w odległości siedmiu metrów od górnego brzegu muru głązowego wynosiła najmniej 8·5 metrów i aby żadne miejsce nowej przestrzeni portowej, od naminionego brzegu muru więcej niż na siedm metrów oddalone, nie było płytse nad 8·5 metrów.

§. 5.

Jako rękojmie wykonania budowy portu zgodnie z kontraktem, w ogóle zaś ścisłego wypełnienia wszelkich obowiązków, których spółka kolej południowej podjęła się pod względem budowy portu tryestyńskiego w umowie z dnia 13 kwietnia 1867, w następnych umowach i w niniejszym kontrakcie, lub których się później podejmie, złoży spółka kolej południowej z zawarciem niniejszego kontraktu kaucja w sumie milion złotych w wekslach spółki, które będą odnawiane co sześć miesięcy.

Jeżeli administracya państwa uzna, że spółka obowiązana jest wynagrodzić szkodę wyrządzoną państwu niedotrzymaniem lub nieściśle takowego dotrzymaniem, albo usunąć braki lub wadliwości w budowlach, jeżeli takowe nastąpią w czasie odpowiedzialności, ma prawo ściągnąć odpowiednią sumę drogą sprzedaży lub zaskarżenia weksli.

Gdy czas odpowiedzialności, w §. 6 wyznaczony, całkowicie upłynie, kaucja, lub pozostała reszta takowej, będzie spółce kolej południowej zwrócona.

Na żądanie jednak spółki kolei południowej administracya państwa wyda tejże jeszcze przed tym terminem część kaucji w miarę częściowego zmniejszania się odpowiedzialności, pod warunkiem, aby dalszy postęp budowy nie uległ żadnej wątpliwości.

§. 6.

Zanim ukończone budowle zostaną oddane administracyi państwa, będą sprawdzone według kosztorysu.

Budowle portowe mogą także być sprawdzone według kosztorysu i odebrane przed ukończeniem całego dzieła, każda budowla osobno, jako to tama portowa, groble, wybrzeża, nasypy, basseny itd. (Martesin, Klutschcanal).

Waruje się, że spółka przyjmie na siebie trzechletnią, licząc od dnia oddania, odpowiedzialność za te budowle, które po sprawdzeniu według kosztorysu będą uznane za wystawione ścisłe podług kontraktu.

Odpowiedzialność zaś za te budowle, które stósownie do zatwierdzonego wywodu porównania z kosztorysem, nie odpowiadają ścisłe umowom z administracyą państwa zawartym, ale mogą być odebrane tymczasowo, będzie trwała lat pięć, licząc od dnia odebrania.

Za wykonanie budowli portowych zgodnie z kontraktem i ich trwałość, spółka kolei południowej, w skutek wziętej na siebie odpowiedzialności ma ręczyć w taki sposób, że gdyby w ciągu czasu odpowiedzialności okazały się jakieś niedostatki lub wady czy to z przyczyny użycia materyałów w nieodpowiednim gatunku, czyli też z przyczyny wadliwej roboty, spółka jest obowiązana usunąć niezwłocznie te niedostatki i wady swoim kosztem, w przeciwnym zaś razie administracya państwa będzie miała prawo, naprawić szkody takie kosztem spółki i użyć na to kaucji (§. 5) a może to uczynić w sposób dowolny i polecić komu zechce.

§. 7.

Wszystkie postanowienia umowy z dnia 13 kwietnia 1867 o ile kontrakt niniejszy wyraźnie ich nie zmienia, pozostają nadal w mocy obowiązującej, nie wyłączając cieżacego na spółce kolei południowej obowiązku, aby się podzieliła na dwie spółki samodzielne i od siebie niezawisłe.

§. 8.

Administracyi państwa wolno wszelkimi środkami dążyć do tego, aby wykonanie kontraktu nie doznawało przerwy a natomiast spółce kolei południowej wolno udać się na drogę prawa z wszelkimi roszczeniami do których na mocy kontraktu ujrzy się uprawniona.

Oryginał tego kontraktu, który będzie napisany bez stępla, zachowa administracya państwa.

Spółce kolei południowej będzie doręczony odpis kontraktu urzędownie uwierzytelniony.

85.

Ustawa z dnia 24 maja 1874,

o warunkach i ulgach dla spółki akcyjnej kolei lwowsko-czerniowiecko-jaskiej, zamierzającej przedłużyć linie swoje od Lwowa do granicy kraju pod Netrebą (Tomaszowem).

Za zgodą obu Izb Rady państwa postanowiłem i stanowię co następuje:

Artykuł I.

Upoważnia się rząd, ażeby spółce akcyjnej kolei lwowsko-czerniowiecko-jaskiej, zamierzającej przedłużyć linie swoje od Lwowa do granicy kraju pod Netrebą (Tomaszowem), zagwarantował na czas koncesji czysty dochód z tego przedłużenia, rocznie najwyżej w sumie 42.100 zł. wal. austr. srebrem z jednej mili, w ten sposób, że gdyby czysty dochód roczny nie dochodził sumy zagwarantowanej, administracja państwa doda tyle, ileby niedostawało, jednak tylko aż do przerzeczonej sumy najwyższej.

Suma, w jakiej czysty dochód ma być zagwarantowany, będzie ustanowiona na podstawie udowodnionych, rzeczywistych wydatków na budowę, licząc w to koszta zebrania funduszów i odsetki interkalarne.

Gwarancja zacznie się od dnia otwarcia ruchu na całej kolei.

Artykuł II.

Pod tym względem wydane będą następujące przepisy:

1. Pod względem gwarancji linia kolei ze Lwowa do granicy kraju będzie uważana za nieoddzielną część składową kolei lwowsko-czerniowsko-suczawskiej i dochód roczny, tutaj zagwarantowany, będzie doliczony do zagwarantowanego poprzednio czystego dochodu rocznego z obu linii lwowsko-czerniowieckiej i czerniowiecko-suczawskiej.

Gdy się zacznie gwarancja czystego dochodu z nowej linii, utrzymywany będzie tylko jeden spólny rachunek ruchu dla wszystkich linii spółki lwowsko-czerniowiecko-jaskiej, na ziemi austriackiej, położonych, a przeto tak dla obu rzeczonych linii jak i dla nowej linii ze Lwowa do granicy kraju.

2. Z zagwarantowanego czystego dochodu rocznego taka kwota ma być użyta na umorzenie kapitału, jaką wyznaczy administracja państwa na zasadzie planu amortyzacji, jej zatwierdzeniu podlegającego i tak ułożonego, aby kapitał w obieg puszczyony był umorzony nim koncesja wyjdzie z mocą obowiązującej.

3. Jeżeli administracja państwa, z powodu wzięcia na siebie gwarancji, miała dopłacać do dochodu czyto z nowej linii, czyli też z linii lwowsko-czerniowieckiej lub czerniowiecko-suczawskiej płynącego, uczyni to po porzedniem sprawdzeniu przedstawionych i opatrzonych w dowody rachunków rocznych, w trzy miesiące po ich przedstawieniu.

Na zapłacenie jednak kuponów od akcji i obligacji skarb uiszczać będzie nawet wcześniej upłaty, stosownie do potrzeby, na podstawie preliminarza dochodów, sprawdzonej, jeżeli spółka będzie o to prosiła na sześć tygodni przed terminem wypłaty; zastrzega się tylko, że skarb obliczy się ze spółką na podstawie rachunków rocznych.

Gdyby po ostatecznym zestawieniu rachunków rocznych, które najpóźniej w ciągu trzech miesięcy po upływie roku ruchu przedstawić należy, okazało się,

że zaliczki wymierzone za wysoko, spółka obowiązana jest zwrócić natychmiast otrzymaną zwyczę z doliczeniem sześćprocentowych odsetków. Żądanie zaś, aby państwo dopłaciło, przedstawić należy najpóźniej w przeciagu roku po upływie roku ruchu, w przeciwnym razie takowe upada.

4. Kwota, którą administracya państwa płaci w skutek wzięcia na siebie gwarancji, a która w żadnym roku nie ma przewyższać ogólnej sumy zagwarantowanych dochodów z wszystkich trzech linii, ma być uważana tylko za zaliczkę oprocentowaną po cztery od sta rocznie.

Ille razy czysty dochód sieci kolej przewyższy zagwarantowaną sumę roczną, odesłać należy nadwyżkę niezwłocznie administracyi państwa na pokrycie otrzymanych zaliczek i procentów, dopóki nie będą całkiem umorzone.

Przypadające odsetki płacić należy przed zwrotem zaliczek. Zaliczki i odsetki nie zapłacone państwu nim koncesya wyjedzie z mocą obowiązującej lub dopóki kolej nie będzie odkupiona, ściągnięte będą z pozostałoego jeszcze majątku przedsiębiorstwa.

5. Sposoby zebrania kapitału, a w szczególności wysokość kursu emisyi, jak nie mniej sposoby rozdania robót budowniczych, które, równie jak wszelkie dostawy powinny być rozdane drogą licytacji, ulegają potwierdzeniu rządowemu.

Dla zebrania potrzebnych funduszów pozwala się puścić w obieg akcye i obligacye z prawem pierwszeństwa, a to w takim stosunku, aby odsetki od obligacyj pierwszeństwa wynosiły najwięcej trzy piąte części zagwarantowanego czystego dochodu.

Artykuł III.

Kolej żelazna w artykule I wzmiankowana będzie uwolniona od podatku dochodowego i od opłaty należytości stęplowych od kuponów, jakoteż od wszelkich nowych podatków, które w przyszłości mocą ustaw mogą być zaprowadzone, a to na czas budowy i jeszcze lat dziewięć, licząc od dnia otwarcia ruchu na nowej linii.

W celu wykonania nadanej niniejszem swobody podatkowej, podatek dochodowy kolej lwowsko-czerniowiecko-jaskiej można opłacać w stosunku ilości mil linij krajowych istniejących, do ilości mil nowej linii.

Koszta notowania papierów obiegowych na giełdach krajowych i zagranicznych, jakoteż podatki, które przedsiębiorstwo ma opłacać z linii Lwów-Netreba po upływie lat dziewięciu, wolno wpisywać do rachunku ruchu jako pozycję wydatkową, co jednak nie odnosi się do opłat stęplowych od kuponów.

Od dopłat rządowych odnoszących się do tej linii nie będzie przedsiębiorstwo płaciło podatku dochodowego.

Pozwala się nadto, aby rząd uwolnił pierwszą emisję akcji i obligacyj pierwszeństwa, łącznie z kwitami tymczasowemi, od stępli i opłat. Podobnież pozwala się na uwolnienie spółki od opłat za przeniesienie własności wykupionych gruntów. — Termin do opłacenia stępli i należytości od wszelkich umów, podań i innych dokumentów, tyczących się zebrania kapitału, jakoteż budowy i urządzenia kolej, przedłużyć można aż do otwarcia ruchu na linii w mowie będącej. Zarazem pozwala się na zamieszczenie połowy tych opłat w pierwszym rachunku ruchu.

Artykuł IV.

W przedmiocie połączenia kolei żelaznej w artykule I wzmiankowanej z siecią kolei rosyjskich, waruje się zawarcie traktatu między rządami austriackim i rosyjskim a spółka jest obowiązana poddać się postanowieniom tego traktatu.

Artykuł V.

Ulgi w ustawie niniejszej zawarte nadają się pod warunkiem, że oprócz takowych zamieści rząd w dokumencie koncesji następujące postanowienia:

Kolej ma być wybudowana i do ruchu urządzona w ciągu najwięcej lat trzech, który to termin wyznaczony będzie w koncesji z uwzględnieniem projektu szczegółowego przez ministerstwo handlu zatwierzonego.

W szczególności zastosować się należy w budowie do wymagań ministerstwa handlu i do obowiązujących ogólnych przepisów budowniczych i politycznych.

Projekt budowy może być zmieniony jedynie za zezwoleniem administracji państwa, jeżeli stosownie do wyniku rewizji technicznej i oględzin szlaku kolei przez komisję administracyjną w moc §-u 6-go ustawy o koncesjach na kolej żelazne, zmiany takie okażą się potrzebnymi ze względu na obrót publiczny, dla zabezpieczenia bytu kolei i dla dopełnienia przepisów prawnych.

Projektowane dla stacji budynki można stawiać a preliminowany park kolei zakupywać po trosze, w miarę rzeczywistych potrzeb obrotu, o czem jak się samo przez się rozumie, rozstrzygać będzie administracja państwa.

Z zagwarantowanego kapitału na budowę utworzony będzie fundusz zapasowy, przeznaczony na wszelkie nieprzewidziane wydatki ruchu, odbudowania i uzupełnienia.

Dla utworzenia tego funduszu złoży spółka:

- a) po 10.000 zł. w obligacyjach z prawem pierwszeństwa z każdej mili;
- b) sumy, które w pierwszej chwili po otwarciu ruchu będą posiadała jako zaoszczędzone jeżeli uzyska pozwolenie, aby projektowane dla przystanków budynki stawiała a preliminowany park kolei zakupywała po trosze, podobnież w obligacyjach z prawem pierwszeństwa.

Do funduszu tego będą także wpływały sumy w statucie wyznaczone, które po spłaceniu zaliczek rządowych czerpać można z czystego dochodu o ile takowy przewyższy odsetki od kapitału zakładowego.

Tym funduszem zapasowym zarządzać należy oddzielnie i oddzielnie utrzymywać jego rachunki; odsetki które takowy przyniesie będą umieszczane w rachunku ruchu.

Artykuł VI.

1. Gdy ze względów ekonomicznych lub dla dobra ruchu okaże się potrzebna lub pożądana zmiana szlaku kolei lub planów szczegółowych, takowa zaś mogłaby nastąpić tylko wtedy, gdy nie zmienia kierunku kolei w artykule I wyznaczonego i w ogólności nie pogarsza istotnie stosunków poziomu i kierunku szlaku zatwierzonego, do zmiany takiej potrzeba zezwolenia administracji państwa.

Roboty ziemne można wykonać tylko pod jeden tor i tylko tyle gruntu zakupić ile do tego potrzeba; natomiast wszystkie większe mosty i wiadukty zbudować trzeba pod dwa tory.

Administracya państwa będzie miała prawo żądać, aby rozszerzono robote ziemną pod drugi tor i aby takowy położono w tych częściach nowej linii, gdzie to uzna za potrzebne, jak tylko roczny dochód ryczałtowy w dwóch po sobie następujących latach przewyższy sumę 140.000 zł. srebrem z jednej mili.

2. Spółka jest obowiązana zawrzeć umowę z interesowanemi zarządami kolei już istniejących lub koncesjonowanych o spólne używanie dworców w miejscowościach zetknięcia jakotęż o urządzenie służby ruchu dla obrotu przejściowego.

Koszta potrzebnego w tym celu rozszerzenia obcych dworców poniesie spółka.

Gdy spółka zawsze umowę o spólne używanie dworca obcej kolei, suma, z tego tytułu płacona, może być zamieszczona w rachunku ruchu jako wydatek; podobnież zamieścić także należy w rachunku ruchu dochody z przykrajacej linii rosyjskiej jeżeli spółka ruch na takowej weźmie w dzierżawę, jakotęż czynsz dzierżawny za to plafony. Umowy tyczace się tego ulegają zatwierdzeniu administracyi państwa.

Administracya państwa zastrzega sobie, że gdyby porozumienie się nie przyszło do skutku, ona sama poda warunki co do wzajemnego używania wagonów kolej sasiednich krajowych i co do połączenia kolej kopalnianych i innych na jej własny użytek służących.

3. Taryfy osobowe kolej lwowsko-czerniowieckiej, będą zaprowadzone także na nowej linii; co się zaś tyczy taryfy towarowej, spółka jest obowiązana przyjać od dnia otwarcia ruchu na nowej linii taryfy kolej północno-zachodniej austriackiej, przepisane ustawą z dnia 1 czerwca 1868 (Dz. u. p. Nr. 56) a to tak dla nowej linii, jak i dla linii lwowsko-czerniowiecko-suczawskiej.

Gdyby jednak na przykrajacej kolej Karola Ludwika zaprowadzone zostały niższe ceny przewozu towarów, spółka będzie obowiązana zaprowadzić na przerzeczonych liniach też same niższe ceny przewozu, pod temi samemi warunkami, pod któremi kolej galicyjska Karola Ludwika przystanie na te zniżenia i w taki sam sposób.

Co się tyczy obrotu towarowego spółka obowiązana jest poddać się rozporządzeniom ministerstwa handlu tak pod względem opłat pobocznych, nomenklatury i klasyfikacji towarów, ulg dla przewozu towarów w obrocie wewnętrznym i zagranicznym, jak i pod względem wszelkich innych postanowień transportowych, pod względem dodatku na ażyo i pod względem przerobienia taryf i zmiany opłat pobocznych odnośnie do nowo zaprowadzonych miar i wag metrycznych.

Po upływie pierwszych dziesięciu lat ruchu na nowej, w artykule I wzmiankowanej linii kolej, spółka obowiązana jest poddać się bezwarunkowo rewizji taryfy, która będzie się odbywała peryodycznie co pięć lat.

4. Na wszystkich austriackich liniach spółki transporty wojskowe muszą być przewożone po cenach zniżonych a to stosownie do umowy tak w tej mierze, jak i względem ulg dla podróżujących wojskowych, między ministerstwem wojny

państwa a dyrekcyą kolej północnej cesarza Ferdynanda na dniu 18 czerwca 1868 zawartej, której postanowienia będą stanowiły nieodłączną część składową dokumentu koncesji.

Gdyby jednak ze wszystkimi kolejami austriackimi lub większą częścią tychże umówione zostały pod względem transportów wojskowych korzystniejsze dla państwa postanowienia, takowe będą zaprowadzone także na kolej koncezonowanej.

Postanowienia te będą stosowane także do Obrony krajowej obu połów państwa, do korpusu straży policyjnej wojskowej, do korpusu straży wojskowej c. k. sądów cywilnych w Wiedniu, c. k. żandarmeryi tudzież straży skarbowej i straży bezpieczeństwa na sposób wojskowy urządzonych. Spółka jest obowiązana zaprowadzić na swoich liniach dla podróżujących wojskowych takie ulgi, jakie są zaprowadzone na innych kolejach austriackich.

Spółka jest nadto obowiązana przystąpić do zawartej przez spółki kolej austriackich umowy względem zakupienia i utrzymywania w pogotowiu parku kolejowego do transportów wojskowych, wygadzania sobie nawzajem swoim parkiem w razie przewozu większych transportów wojskowych, tudzież do postanowień organicznych i instrukcji dla oddziałów kolej polowej jakież do umowy dodatkowej o przewozie na rachunek skarbu wojskowego przewożonych obłożnie chorych i rannych, która weszła w wykonanie od dnia 1 czerwca 1871. Ten obowiązek przystąpienia odnosi się także do umowy względem wygadzania sobie służbą w razie przewozu większych transportów wojskowych, która ma być zawarta ze spółkami kolejowymi.

Także jest spółka obowiązana pod względem umieszczenia na posadach wysłużonych podoficerów armii, marynarki wojennej i obrony krajowej poddać się bezwarunkowo przepisom §. 38 ustawy wojskowej z roku 1868 i ustawy szczegółowej z dnia 19 kwietnia 1872 (Dz. u. p. Nr. 60) tyczającej się wykonania tego paragrafu.

5. Koncesja na kolej żelazną ze Lwowa do Netreby skończy się jednocześnie z koncesją na kolej ze Lwowa do Czerniowiec. Od chwili, w której rząd ma prawo odkupienia tej ostatniej kolej, będzie także miał prawo odkupienia kolej ze Lwowa do Netreby.

Też same terminy odnoszą się także do linii czerniowiecko-sułzawskiej, będącej już w ruchu.

Koncesja utracą się także, gdy ustanowione w takowej terminy rozpoczęcia i dokończenia budowy, tudzież rozpoczęcia ruchu, nie będą dotrzymane a przekroczenie terminu nie da się usprawiedliwić w myśl §. 11, 1, lit. b) ustawy o koncesjach na kolejach żelaznych.

Artykuł VII.

Dla zabezpieczenia, że zobowiązania ustawowe i koncesja przepisane, będą ściśle dopełnione a w szczególności pod względem terminów dokończenia budowy, zobowiązać należy spółkę, aby złożyła kaucję w sumie 250.000 złotych.

Gdyby obowiązki, na podstawie ustawy niniejszej koncesja przepisane, nie były dopełnione; rząd ma prawo orzec całkowity lub częściowy przepadek kaucji.

Pozwala się, aby wszelkie akta prawne i dokumenty, tyczace się złożenia powyższej kaucji lub jej zwrotu były całkowicie uwolnione od stepli i opłat.

Artykuł VIII.

Wykonanie ustawy niniejszej porucza się ministrowi handlu i skarbu.

(L. S.) Franciszek Józef r. w.

Auersperg r. w.

Banhans r. w.

Pretis r. w.

86.

o rozwiązaniu dyrekcyi lasów i dóbr skarbowych dla Styrii i Karynty i o przeniesieniu jej czynności urzędowych do dyrekcyi lasów i dóbr skarbowych w Wiedniu i Gorycyi.

Na mocy najwyższego postanowienia z dnia 25 maja 1874 rozwiązuje się od dnia 30 czerwca 1874 dyrekcyą lasów i dóbr skarbowych dla Styrii i Karynty, mającą siedzibę w Neubergu, i przenosi się od tego terminu zarząd podlegających tejże lasów rządowych i funduszowych tużdzież dóbr skarbowych w Styrii położonych do dyrekcyi lasów i dóbr skarbowych w Wiedniu, a zarząd lasów rządowych i funduszowych, tużdzież dóbr skarbowych, położonych w Karynty, do dyrekcyi lasów i dóbr skarbowych w Gorycyi.

Chlumecky r. w.

